



EESTI MAAÜLIKOOL

Põllumajandus- ja keskkonnainstituut

**Gertrud Sults**

**EESTI HOBUTURISMI MITMEKESISUS JA PROBLEEMID  
ETTEVÕTJATEGA TEHTUD INTERVJUUDE PÕHJAL  
DIVERSITY AND PROBLEMS IN ESTONIAN HORSE BASED  
TOURISM FORMED ON INTERVIEWS WITH  
ENTREPRENEURS**

Bakalaureusetöö

Loodusturismi õppekava

Juhendaja: lektor Lea Sudakova, *MSc*

Tartu 2018

Mina, Gertrud Sults,  
(10.02.1995)

1. annan Eesti Maaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud lõputöö  
Eesti hobuturismi mitmekesisus ja probleemid ettevõtjatega tehtud intervjuude põhjal,  
mille juhendaja on Lea Sudakova, *MSc*,
  - 1.1. salvestamiseks säilitamise eesmärgil,
  - 1.2. digiarhiivi DSpace lisamiseks ja
  - 1.3. veebikeskkonnas üldsusele kättesaadavaks tegemisekskuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Lõputöö autor \_\_\_\_\_  
(allkiri)

Tartu, 18.05.2018

**Juhendaja(te) kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta**

Luban lõputöö kaitsmisele.

\_\_\_\_\_  
(juhendaja nimi ja allkiri)

\_\_\_\_\_  
(kuupäev)

Eesti Maaülikool		<b>Bakalaureusetöö lühikokkuvõte</b>	
Kreutzwaldi 1, Tartu 51014			
Autor: Gertrud Sults		Õppekava: Loodusturism	
Pealkiri: Eesti hobuturismi mitmekesisus ja probleemid ettevõtjatega tehtud intervjuude põhjal			
Lehekülgi: 36	Jooniseid: 0	Tabeleid: 2	Lisasid: 1
Osakond: Elurikkuse ja loodusturismi õppetool			
Uurimisvaldkond: Hobuturism			
Juhendaja: Lea Sudakova, <i>MSc</i>			
Kaitsmiskoht ja aasta: Tartu 2018			
<p>Hobuturismi, sh ratsmatkade kohta on seni Eestis vähe uuritud. Töö eesmärgiks oli anda ülevaade maailma ja Eesti ratsamatkade mitmekesisusest ning probleemidest, mis Eesti ettevõtjatel esinevad. Uurimisküsimuste väljaselgitamiseks tegi autor poolstruktureeritud intervjuud anonüümselt 6 Eesti ettevõtjaga. Töö tulemustele vastavalt selgus, et Eesti hobuturism on üsna mitmekesine, ent selle kogu potentsiaal ei ole ära kasutatud. Leidub palju valdkondi, mida saaks edasi arendada ning turismitooteks muuta. Üha rohkem inimesi huvitub hobustega nn maatööde tegemisest, mida saaks väga hästi eluolulaadseks turismitooteks muuta. Intervjuude põhjal saab öelda, et ilma lississetulekuteta majanduslikult toime ei tulda ning ettevõtjad teevad head eeltööd riskide maandamiseks ja ratsamatka jooksul võimalike õnnetuste vältimiseks. Paljud ettevõtjad on oma turismitooteid arendanud, et aastaringselt teenuseid pakkuda. Ettevõtjad peaksid rohkem omavahel koostööd tegema või neid võiks ühendada sellekohane organisatsioon. Samuti võiksid autokoolid pöörata tulevaste juhtide koolitamise juures tähelepanu ka hobustega liiklejatele, et potentsiaalseid õnnetusi ära hoida. Küll aga peaks tegema edasisi uuringuid kõikide ettevõtjate, hobuste arvu kohta, keda turismis kasutatakse ning ka külastajate rahulolu kohta.</p>			
Märksõnad: hobuturism, ratsamatkad, probleemid			

Estonian University of Life Sciences Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Abstract of Bachelor's Thesis	
Author: Gertrud Sults		Specialty: nature based tourism	
Title: Diversity and problems in estonian horse based tourism formed on interviews with entrepreneurs			
Pages: 36	Figures: 0	Tables: 2	Appendixes: 1
Department: Chair of Biodiversity and Nature Tourism			
Field of research: Horse based tourism			
Supervisors: Lea Sudakova, <i>MSc</i>			
Place and date: Tartu 2018			
<p>Horse based tourism, including horseback riding tours, is understudied in Estonia. The aim of the Bachelor’s Thesis was to give an overview of horseback riding tours current situations, diversity and problems of the operators who offer them in Estonia. Author did half structured interviews anonymously with 6 operators from Estonia. In the research was found that horse based tourism in Estonia is various and lot of its potential is unused. There are a lot of fields that could be used as tourism product, for example so called farm works, where peoples interests are growing with every year. The results of the interviews were that the operators cannot work without any extra income and they make good research about client's previous experiences with horses to prevent any possible accidents during the riding tours. A lot of operators have varied their services, so they can have visitors all year along. However the operators could make some more cooperation with each other and driving schools should teach to future drivers how to act around the horseback riders. However further studies has to be done to acknowledge the actual number of operators, the number of horses, who are involved with this sector, and customers satisfaction with the tours.</p>			
Keywords: horse based tourism, horseback riding tours, problems			

# Sisukord

Sisukord.....	5
Sissejuhatus .....	6
1. TEOREETILINE ÜLEVAADE.....	7
1.1 Hobuturism maailmas ja Eestis.....	7
1.2 Ratsamatkade klassifikatsioon ja potentsiaal.....	9
2. MATERJAL JA METOODIKA .....	14
3. TULEMUSED.....	15
3.1. Hobuturismi mitmekesisus .....	15
3.2. Empiirilise uuringu tulemused.....	17
4. ARUTELU .....	25
KOKKUVÕTE .....	29
SUMMARY .....	31
Kasutatud kirjandus .....	33
LISAD .....	36

## Sissejuhatus

Hobuturism on maailma turismis populaarsust koguv trend, mille hulka kuuluvad ka ratsamatkad, kus iga aastaga kasvab huviliste arv. Mõnede turistide jaoks on peamiseks motiiviks tutvuda sihtkoha loodusega hobuste seljast. Eesti võib uhkust tunda, et nii väiksel riigil on olemas oma hobusetõud ning et hobuste iseloom võimaldab neid turismis kasutada. Samamoodi leidub siin väga palju looduskauneid kohti ning kuna ratsutamiseks sobilikele teedele ei ole rakendatud ühtegi keeldu, siis võib meil ratsutada peaaegu igal pool. Muidugi see sõltub palju kohalikest elanikest ja maaomanikest. Eestis on palju ettevõtjaid, kes hobuturismi, sh ratsamatkade, teenust pakuvad. Teaduslikku uurimustööd ettevõtjate arvu ega ka hobuste arvu kohta hobuturismis ei ole leida.

Käesoleva töö uurimiseesmärk oli välja selgitada Eesti hobuturismi mitmekesisus, võimalused, kasutamata potentsiaal ning probleemid.

Autor annab töö esimeses osas ülevaate maailma ja Eesti hobuturismi ja ratsamatkade seisukorrast ning probleemidest. Töö teises osas tutvustatakse empiirilise uuringu tulemusi.

# **1. TEOREETILINE ÜLEVAADE**

## **1.1 Hobuturism maailmas ja Eestis**

Paljud autorid arvavad, et hobuturism on osa aktiivsest, säästvast ning vaba aja turismist (Ollenburg 2005; Györffy-Villám 2001 tsit Könyves & Suta 2009; Abott jt 2010). Eestis on hobuturism liigitatud nii hobumajanduse alla (Kaunismaa jt 2016) kui ka osalt loodusturismi alla (OÜ Consumetric 2008). Loodusturismi pakkumise uuringus osales ka 14 loodusturismi pakkujat, kes olid valmis pakkuma nii ratsamatkade kui hobuvankrimatkade teenust, mis on osa hobuturismist (sealsamas).

Lätis kuulub hobuturism hobumajanduse sektori osasse. Seal koostatud hobumajanduse uuringus selgus, et hobuse kasutus ajas on muutunud ning tänapäeval rakendatakse hobuseid enim spordis ning rekreatiivsetel eesmärkidel. Varasemalt oli hobumajanduse põhisektor jagatud kolmeks: aretus piima saamiseks ja lihaks; töö tegemiseks (põllumajandus, metsandus ja transport) ning tõuaretus. Nüüdseks on lisandunud põhisektorisse ka sport, turism ning rekreatsioon, taastumine või tervendamine ja mitmekesisuse säilitamine. Samuti on tänapäeval tähtsustunud ka põhisektorit toetav lisasektor, milleks on heina tegemine, veterinaaria, värkimine, söötade valmistamine jne (Zeverte-Rivza & Paula 2014).

Maailmas on olemas hobuturismi jaoks loodud kvalifikatsioonitasemed nii riikide siseselt reguleeritud süsteemid kui ka eraldi seisvate organisatsioonide loodud süsteemid, mis ei ühildu ühegi teises riigis või asutuses saadud kvalifikatsioonidega. Üheks selliseks eraldi-seisvaks organisatsiooniks on 1992. aastal loodud organisatsioon IGEQ (International Group for Equestrian Qualifications). IGEQ loodi Itaalia Ratsaliidu ning 15 riigi initsiatiivil, kes soovisid samasugust organisatsiooni koondamaks hobumajanduse erinevate harude esindajaid ning loomaks neile standardeid ja kvalifikatsioone erinevatel tasemetel. Samuti tegeleb organisatsioon väljaõppe korraldamisega ning hobukliinikute läbiviimisega. Hetkel on organisatsiooniga liitunud 31 riiki ning tehakse koostööd FEI-ga (Fédération Equestre Internationale), mis on rahvusvaheline ratsaspordi organisatsioon. IGEQ on loonud kvalifikatsioonid sh ka hobuturismis tegutsejatele ning nende instruktoritele, seda eriti

hobumatkade saatjatele ning nende instruktoritele (IGEQ 2012). Eesti IGEQ organisatsiooni ei kuulu.

Saksamaal tehtud hobuturismi ettevõtete edukuse uuringus küsitleti hobuturismiga tegelevatelt ettevõtetelt, kuidas nad ise näevad ja hindavad enda ettevõtte edukust ning mis faktorid edukust kõige rohkem mõjutavad. Sertifitseerimine mõjutab ettevõtte edukust positiivselt, ent ettevõtjad märkisid, et nende külastajate jaoks ei ole sertifikaadi olemasolu tähtis ning selle omamine ei suurenda nende arvates külastajate arvu. Ettevõtjate arvates oli peamine edukuse faktor klientide rahulolu, mis enamikul juhul tagab korduskülastuse (Sidali jt 2013).

Eestis saab hobuturismiga seotud ala õppida ainult Järvamaa Kutsehariduskeskuses. Seal saab õppida hobuhooldajaks, kuid õppes tutvustatakse ühe osana ka hobuturismi ning hobumajanduse aluseid, mis loovad eeldused ka hobuturismi ettevõtte loomiseks (Järvamaa Kutsehariduskeskus 2018).

Välismaal on aga väga palju erinevaid võimalusi hobustega seotud erialasid õppida. Järgnevalt on välja toodud mõned näited nii Euroopast kui ka teiselt poolt Atlandi ookeani. Saksamaal saab õppida hobuturismi kutseharidusena, mille lõpus saadakse sellekohane sertifikaat, mis tõendab, et õpilased on läbinud kõik vajalikud teadmised, mis hobu- ja ratsaturismiga kaasneb (Fachkraft... 2018). Kanadas Guelphi ülikoolis saab õppida erinevaid hobustega seotud alasid veebikursustena: hobuste teadused, hobumajandus ning hobuste veterinaari abi (University of Guelph 2018). Islandil saab õppida nii ratsutamist kui hobuste aretamist Holari ülikooli kolledžis (Háskólinn á Hólum 2018). Inglismaal on väga palju erinevaid ülikoole ja kolledžeid, kus on võimalik erinevaid hobuste teadusega ning hobuturismiga seonduvaid erialasid õppida (The Equestrian Index 2018). Näiteks Hadlow kolledžis on kokku umbes 11 eriala, millest osasid on võimalik õppida erinevate kutsetasemeteni (Hadlow college 2018).

Paljud autorid siiski mainivad, et andmed on puudulikud, kuna hobuturismi valdkonda on väga vähe uuritud (Helgadóttir & Sigurðardóttir 2008; Schneider jt 2013; Kaunismaa jt 2016; Helgadóttir & Sigurðardóttir 2015).



## 1.2 Ratsamatkade klassifikatsioon ja potentsiaal

Üleüldiselt on hobuturism, sh ratsamatkad, tõusev trend maailmas. Järjest rohkem turiste, eriti saksa turiste, reisib sihtkohta ratsamatkade tõttu. Seda eriti Islandil, kus soovitakse kohaliku kultuuri ja loodusega tutvuda islandi hobuste tõttu. Ratsamatkadeks peetakse seal nii hobuste väljarentimist koos saatjaga või ilma kui ka mitmenädalaseid matku looduses koos saatjaga. Ratsamatkade kaks põhisuunda on – hobuste rentimine nii saatjaga kui ilma ning tõsisemad matkad, kus viiakse olemasolevaid teid pidi inimesi loodust vaatama (Helgadóttir & Sigurðardóttir 2015).

IGEQ organisatsioon, mida on mainitud ka eespool, on välja töötanud hobuturismi instruktorite tasemed. Kuigi organisatsiooniga on liitunud 31 riiki, siis ratsamatkadega seotud tasemed kehtivad vaid 7 riigis: Inglismaa, Lõuna-Aafrika Vabariigis, Itaalias, Prantsusmaal, Kanadas ja Belgias 3 rahvusvahelise tasemega ning Saksamaal 2 rahvusvahelise tasemega (IGEQ 2012).

Islandil uuriti ka hobuturismi ettevõtjaid. Uuringu tarbeks tehti ettevõtete omanikega intervjuud, kus uuriti nende tausta, alguse aega jm. Paljud intervjuueeritavatest ei tundnud end mugavalt intervjuud andes, sest nad ei soovinud rääkida avalikult riskidest ja probleemidest (Helgadóttir & Sigurðardóttir 2008). Seda ka siis, kui uuringu autorid neile kinnitasid, et nende andmeid kasutatakse uuringus anonüümselt. Samuti suhtusid autorid seetõttu vastustesse ettevaatlikult. Paljud ettevõtjatest pakkusid vaid hobuste rentimist või ratsamatku. Alustati väiksema ettevõttena, millest kujunes aja jooksul suurem ettevõte. Uuringust selgus, et ettevõtjate tegevus on hooajaline ning ei võimalda täistööajaga töökohta, mistõttu on meeskond otsinud endale kõrvaltöö, et enda kulud tasa teha. Samuti on omanikud otsinud ettevõtetele kõrvaltegevusi, et hobustega seotud kulud ära katta. Turistidesse suhtutakse pigem reisikaaslaste või sõpradena. Enamus ettevõtetest on perefirmad, kus töötavad koos mitu põlvkonda. Samuti oldi ühel nõul selles osas, et hobustel peab olema töö tegemiseks korralik väljaõpe. Ettevõtete omanikud peavad ratsamatkade tegemist enda elustiiliks.

Kuna Islandil korraldatakse suur osa ratsamatkadest rahvusparkides ja kaitsealadel, siis tehti seal uuring nii rahvusparkide haldajate arvamusest ratsamatkade mõju kohta rahvusparkidele ning kaitsealadele kui ka külastajatelt sotsiaalseid aspekte, mis neid matka ajal mõjutas (Schmudde 2015). Eksperdid arvasid, et hobustega aladel käimine mõjutab

pinnast, ent see ei ole nii tõsine probleem, et seda peaks nendel aladel vältima. Siiski erinevates piirkondades olid erinevad probleemid. Osades kohtades oli halb kaitse või rahvusparkide haldamine probleemi tekitanud, mõnes kohas oli probleemiks rohkem maastikul autodega sõitjad kui hobused ning osades kohtades ei kasutatud radu piisavalt ning seetõttu on need ka kergelt võsastunud. Mõnel juhul aga ei olnud eksperdid ühel nõul, kas vegetatsiooni kadumise süü lasub hobustega sõitjate gruppidel või hoopis üleüldisest ületurismist. Uuringus selgus, et paljudes rahvusparkides ja ka kaitsealadel ei ole kehtestatud muid reegleid hobustega liiklejatele kui ainult rajal püsimine ja prügi mitte maha loopimine. Samuti ei ole loodud eraldi programme ei haldajate ega ka teenusepakkujate poolt, et teadvustada turiste keskkonnamõjudest, mis kaitsealadel käimisega kaasneb. Mõned eksperdid leidsid, et üldiselt tavaturistidele meeldib kohtuda hobustega liiklejatega ning üksteisega käituvad need kaks gruppi viisakusega. Kõige suurem konflikt on mootorratastega sõitjate ja hobustega liiklejate vahel, kuna ratsutajad soovivad radu kasutada mootorratturitega kokku sattumata. Osadele inimestele ei meeldi hobuste gruppidega siis kokku sattuda, kui kari läbi ühe rahvuspargi osa teise viiakse, kuna siis jookseb ratsutajatega kaasas grupp lahtiseid hobuseid. Toodi ka välja, et mõnikord on suurte maanteed kõrval olevatel radadel ratsutamine ohtlik, sest mõned rekkajuhid lasevad mõnikord hobustega liiklejatele signaali.

Kahtlemata on hobustel suur roll Austraalia kultuuris (White 2011). Austraalias tehti uuring Perthi linna lähedal ratsutajatele avatud radade seisukorrast ning probleemidest (Abott jt 2010). Uuringust selgus, et üks nendest radadest, Gosnells Bridle Trail, oli väga ebastabiilne ning seda ei majandatud ega hallatud piisavalt. Paljud selle raja äärsed kohad ja ehitised olid parandamata ning seda rada olid kasutama hakanud mägijalgratturid. John Forrest Bridle Trail, mis asub John Forresti rahvuspargis, oli seevastu hästi majandatud ning heas seisukorras. Sealne ainus probleem oli erosioon, kuna osa rajast oli väga järsu kallaku äärel. Samamoodi oli hästi korraldatud just ratsutajatele rajatud rada Rowley Road Bridle Trail, mida nimetatakse uuringus ainsana ka jätkusuutlikuks. Mitte ühelgi neist ei ole andmeid, kui paljud ratsutajad radu kasutavad. Jõuti järeldusele, et ainult need rajad on jätkusuutlikud, mille haldamisse on kaasatud ka kohalikud ratsutajad ning rajad, mille asukohad on valitud vastavalt pinnamoele ja pinnase sobivusele (sealsamas).

Austraalias Alpine rahvuspargis Victoria osariigis tehti uuring ka konfliktidest matkajate ja ratsutajate vahel ning uuriti nende suhtumist üksteisesse nii rajal kui nende üleüldist arvamust radade kasutamise kohta (Beeton 1999). Uuriti tavaliste matkajate suhtumist

hobustega liiklejate suhtes. Kõik ratsutajad peavad jälgima sellel alal ratsutajate koodeksit. Paljud matkajad, kes suhtusid negatiivselt ratsutajatesse, ei olnud ise kunagi radadel ratsutajate grupiga kokku puutunud. Arvati, et hobustega liiklejad kahjustavad kõige rohkem sealset keskkonda – selline arvamus tuli maha jäetud hobusepabulate tõttu. Konflikti põhjuseks võib olla ka see, et hobustega liiklejad ja matkajad kasutavad samu radu. Siiski konflikti suurus nende kahe grupi vahel ei olnud nii suur kui alguses arvati.

Ameerikas uuriti Minnesota osariigis ratsutajate motivatsioone ratsutamiseks ettenähtud loodusradadel rekreatsiooniks ning nende kogemust seoses loodusradadel ratsutamisega (Schneider jt 2013). Paljud neist kogesid negatiivset elamust radasid kasutades ning viiendik neist otsustas seetõttu neid radu enam mitte kasutada. Ratsutajad hindasid probleeme radade kasutamisel, mis on sõltuvad otseselt teistest radade kasutajatest: liiga lähedalt möödumine, ebaviisakad külastajad, kontrollimatu ratsutamine, koristamata sõnnik radadel, radu rikkuvad off-road sõitjad, ülerahvastatus, liiga palju kära teistelt kasutajatelt, radadele juurdepääsu probleemid ning teistega mitteametamine. Radu kasutatakse peamiselt maastikuliste vaadete, loodusläheduse, rutinist vabanemiseks, looduse kogemiseks, uute asjade avastamiseks, füüsiliselt puhkamiseks jne. Radadel kogeti siiski peamiselt ainult nelja konflikti: kära teistelt radade kasutajatelt, koristamata sõnnik radadel või selle läheduses, radu rikkuvad off-road sõitjad ning otseselt nende nägemine raja kasutamise ajal. Alla poolte vastanutest kogesid veel ebaviisakaid radade kasutajaid, kontrollimatut ratsutamist, liiga lähedalt möödumist, juurdepääsu probleemi ning radade ülerahvastatust. Paljud suhtusid nendesse konfliktidesse teistele edasi rääkimisega, sellele mitte mõtlemisega, oma suhtumise väljendumisega kogemuse rikkujale ning ainult 17% neist lahkusid konfliktide tõttu radadelt. Uuringust selgus, et paljude ratsutajate jaoks olid need konfliktid väga stressirohked. Seda eriti turvalisuse osas radadel, mis sõltub teistest radadel liikujatest. Seetõttu soovitatakse neil järgida radade kasutamisel etiketti, et konflikte ära hoida.

Ameerika üleüldises rahvuslike rekreatsiooniliste radade uuringus anti ülevaade radade hetkeseisust, nende kasutajatest ning radade haldamisest ja hooldamisest (Tynon jt 1998). Uuringu tarbeks intervjueriti radade haldajaid. 822 rajast on 64.8% riiklikus majandamises, ülejäänud 35.2% majandavad mittetulunduslikud ja privaatsed organisatsioonid. Seda kas riiklikest või privaatsetest fondidest. Paljud neist radadest loodi 1970 või 1980 aastatel. Uuringust selgus, et radade kasutajate vahel konflikte ei leidu – ainult 5.2% vastanutest mainis mägijalgratturite ja ratsutajate vahelisi konflikte. Küll aga on probleemiks radu kasutavad masinad, kuigi neil on lubatud kasutada vaid 10% uuringus olnud radadest.

Intervjuude käigus selgus ka, et osade radade asukoha ei suudeta enam tuvastada või tulevikus on plaanis need rajad üldse ära kaotada või keegi potentsiaalsetest kasutajatest ei ole nendest radadest üldse teadlik.

Ratsamatkade, sh hobuturismi, olukorda Eestis on raske hinnata, kuna on olemas vaid üks uuring, mis kajastab kogu Eesti seisu. Maaeluministeeriumi eestvedamisel tehti rakendusuuringu, mis keskendub põhiliselt küll ainult ratsaspordi uurimisele, kuid natukene puudutati ka hobuturismi sektorit (Kaunismaa jt 2016). Kuna selles uuringus osales vähe ettevõtjaid, siis on teadmata, kui suur osa ettevõtjaid hobuturismindusega tegeleb. Olemas on Hobumajanduse Liit, mis peaks rakendusuuringu kohaselt selliseid ettevõtjaid ka liitma. Samas ei ole leitav mitte mingisugust infot selle liidu tegevuste, liikmete ega ka põhimõtete kohta (Kaunismaa jt 2016; Eesti Hobumajanduse Liit 2018). Puhka Eestis kodulehelt on leida, et hobuturismi ning ratsamatkadega tegelevaid ettevõtteid on Eestis kokku 55, kuid kuna mõni on neist seal topelt, siis tegelikult on seal üleval ca 45 ettevõtet. Neist suurim asub Saaremaal (Puhka Eestis 2018). Siiski ei ole seal üleval kõik ratsamatkadega tegelevad ettevõtted. Samuti on teadmata nende hobuste arv, kes on seotud hobuturismiga ning kui palju hobuseid Eestis üleüldiselt kokku on (Kaunismaa jt 2016).

Kuna hobune on ajalooliselt olnud saakloom (Beeton 1999), siis seetõttu tunneb ta ohu korral ärevust ning seepärast ei saa ette ennustada, mil riskantne olukord ette võib tulla (Bentley jt 2000). Uus-Meremaal üks esimesi aktiivse turismi õnnetuste kohta tehtud uuringuid uuris klientide turvalisust, vigastuste põhjuseid ning vigastuste arvu (sealsamas). Uuringu tulemuste kohaselt oli tõsiste vigastuste osakaal madal. Kõige tõsisemaid vigastusi tekitas liikuvalt masinalt või loomalt kukkumine. Küsitlusele andis vastused kokku 10 ratsamatkadega tegeleva ettevõtjate esindajad. Kõige rohkem esines selles sektoris vähese tõsisusega vigastusi. Tõsisemate ja kõige raskemate vigastuste esinemise arv oli ühesugune. Kõige sagedasem tõsisemate vigastuse tüüp oli luumurrud ja peapõrutused. Vigastuste põhjuseks oli enamasti reeglite mitte kinni pidamine ning klientide endi poolne ratsutamisoskuste ülehindamine. Uuringu kohaselt peaksid ettevõtjad enda klientide turvalisuse tagamise üle vaatama ning süstemaatilisemalt teatama vigastustest selleks ettenähtud organisatsioonidele. Lisaks ei ole vigastustest teada andmine kuidagi seaduslikult reguleeritud (sealsamas).

Uus-Meremaal on tehtud mitmeid uuringuid seoses aktiivse turismi ohutusega. Ühest neist uuriti aktiivse turismiga tegelevate firmade turvalisuse kogemusega (Bentley jt 2004). Kõige

suurem risk õnnetusteks oli muuhulgas ka ratsamatkadega tegelevatel ettevõtjatel. Kõige rohkem õnnetusi põhjustas reeglitest mitte kinni pidamine ning klientide endi poolne ratsutamisoskuste ülehindamine. Ratsamatkadega seotud õnnetusi oli kokku 35, millest 13 olid tõsisemad. Küll aga ei ole selles uuringus väljatoodud, mis asjaoludel need vigastused tekkisid. Uuringu kohaselt peaksid ettevõtjad parandama enda klientide turvalisuse tagamist.

Uus-Meremaal 2006. aastal tehtud samalaadse uuringu kohaselt on klientide turvalisus suurimaks murekohaks aktiivse turismi sektoris, sh ka hobuturismis (Bentley jt 2008). Kõige suuremad vigastused ilmnesid seoses ratsutamisega. Sektoris kaasnes ka tõsine väiksemate vigastuste mitteteatamine. Küsitleti aktiivse turismiga tegelevate firmade omanikke. Paljud ettevõtetest olid väikse meeskonnaliikmete arvuga ning mõnedes kohtades vastasid omanike asemel hoopis palgatud juhid. Ettevõtteid külastasid ka välismaalastest turistid. Paljud vigastused olid tingitud juhiste ja reeglite mittetäitmisest, klientide füüsisest ning seoses ratsutamisega eelkõige oma oskuste ülehindamise ja riskide võtmisega. Suurimad vigastuse põhjused ratsamatkade juures olid kõrgelt kukkumised, loomade tekitatud vigastused, löögid objektidelt, mittefataalsed vee alla vajumised ning käe või jäseme takerdumine. Õnnetusjuhtumite arv ratsamatka korra kohta oli 15, millest 89 juhul oli tegemist väikse vigastusega, 11 juhul tõsisema vigastusega ning 52 juhul poole pealt tabatud õnnetusega. Uuringu kohaselt peaksid ettevõtjad teatama ka väiksematest vigastustest ning kõik sektori osalised peaksid parandama enda firmas vigastustest teada andmise süsteemi selleks ettenähtud organisatsioonidele.

Hobuturismi valdkonda on Eestis väga vähe uuritud, mistõttu ei õnnestunud leida klassifikatsiooni, mitmekesiseid võimalusi ega ka ülevaadet hobuturismist.

## 2. MATERJAL JA METOODIKA

Eesti hobuturismi olukorra ja võimaluste väljaselgitamiseks viidi läbi 6 poolstruktureeritud individuaalintervjuud, uurimaks ratsamatkade hetkeolukorda, probleeme ja arengut. Intervjuus puudutati 5 teemat: taust, probleemid, ohutus, riskide maandamine ning teenuse kvaliteet. (Lisa 1) Intervjueeritavad olid ratsatalude ning hobuturismiga tegelevate ettevõtete esindajad. Kokku valis autor 11 intervjueeritavat, kellest oli nõus intervjuud tegema 6 ettevõtjat. Kuna töö autor on hobuturismi sektoris töötanud, siis valis ta esimeseks intervjueeritavaks enda esimese tööandja, kel oli mitme aastane kogemus hobuturismiga, sh ratsamatkadega. Teostati pilootintervjuu, selle käigus kaardistati ratsamatkade jaoks olulised teemad, mille alusel korrigeeriti metoodikat. Seejärel valiti juurde veel 5 hobuturismiga avalikult tegutsevat ettevõtet, kellest õnnestus intervjueerida 4. Leidmaks veel intervjueeritavaid tegi töö autor üleskutse sotsiaalmeediasse vastavasse gruppi, kust saadi juurde veel üks intervjueeritav. Intervjueeritavad olid nõus rääkima vaid anonüümselt, seega peab töö autor sellest lubadusest ka kinni ning ühtegi nime ega ettevõtet tulemustes ning analüüsis välja ei tooda. Esimene intervjuu viidi läbi 2017. aasta oktoobris ning ülejäänud viidi läbi 2018. aasta jaanuaris.

Saadud tulemused võeti kokku, mida struktureeriti ning analüüsiti võrreldes neid ka kirjandusega.

### 3. TULEMUSED

#### 3.1. Hobuturismi mitmekesisus

Hobuturismi mõistetakse sageli liiga kitsalt ning tihti on inimestel kujunenud mulje antud turismivaldkonnast oma eelneva kogemuse põhjal. Tegelikult on aga tegemist väga laialdaste võimalustega turismitoodetega, millest peaksid ülevaadet omama nii hobuturismi ettevõtjad, tarbijad kui ka antud sektoriga seotud asjaosalised. Teoreetilise ülevaate, intervjuude ning autori hobuturismi kogemuste põhjal koostati tabel mõiste parema ülevaate andmiseks (Tabel 1).

**Tabel 1.** Hobuturismi mitmekesisus

Hobuturismi valdkond	Alaliik	Olulist	Sektor
Tõuhobuste näitused	Ost-müük Paaritamine	Turistideks on nii hobuste omanikud kui ka näitusekülastajad	Tõuaretus
Ratsamatkad ja vankrimatkad	Temaaatilised paketid Ilusad ja huvitavad rajad Vereta jaht hobustel	Erinev pikkus Raskusaste, Giidiga/giidita	Tervisesport Vaba aja turism Jahiturism
Hipoteraapia	Autistidele ja hüperaktiivsetele Füüsilise parandamiseks Pararatsutamine	Pararatsutamine kuulub ka võistlusspordi alla	Terviseturism
Võistlussport	Takistussõit Kestvusratsutamine Orienteerumine Vankrimaraton Koolisõit Polo Traavivõistlused Galopivõistlused	Harrastajate ja profi tasemed Paravõistlused Turistideks on nii osalejad kui ka pealtvaatajad	Sporditurism
Hobuhotell	Hobuste ülalpidamine Talli- ja boksikohad Ratsastus	Turistik on hobuse omanik, kes käib vahetevahel oma hobusega ratsutamas	Hobumajandus

Tabel 1 järg

Hobuturismi valdkond	Alaliik	Olulist	Sektor
Hobuste rentimine	Poolrent/täisrent	Peaaegu kõik turismtalud Eestis teevad koostööd tallidega, et pakkuda oma külastajatele hobuturismi teenust	Hobumajandus
Üritustel osalemine: peod, laadad, messid, firmaüritused	Kaarikusõit Poni talutamine Hobuste talutamine	Hobuturism on tihti tõmbeteguriks	Hobumajandus Vaba aja turism
Hobuste hooldamine: Toit	Söödad Silo/heinategu Karjamaade hooldus/rentimine	Hobuturismi toetav sektor	Põllumajandus
Tervis	Värkimine Veterinaar Hambaravi Massöörid Kiropraktikud Kindlustus Hobuhooldajad		Veterinaaria
Väljaõpe	Ratsastajad Tallitöölised Hobuhooldajad Ratsagiidid Treenerid Kutsarid		Hobumajandus
Müük/ost	Transporditeenused		Transport
Varustus	Sadulsepp		Käsitöö
Hobutööde demonstreerimine	Metsatööd Põllutööd Heinatööd Veotööd	Traditsiooniline hobuste kasutamine on muutunud atraktiivseks turismitooteks	Vaba aja turism Põllumajandus Metsandus

Tabeli põhjal saab öelda, et hobuturismi valdkond on väga lai ning see kuulub omakorda erinevatesse turismi alaliikidesse. Samuti kuuluvad erinevad osad erinevate sektorite alla, mis on seotud paljude teiste valdkondadega. Seega vastupidiselt kirjandusele, saab öelda, et hobuturism ei kuulu ainult hobumajandussektori alla, vaid ka turismisektori alla.

Eestis pakutakse toodetena kõiki tabelist leiduvaid hobuturismi alaliike, ent igal alal on oma professionaalid, kes mingit alaliiki pakub ning millises ulatuses neid pakutakse. Näiteks hobuturismi ettevõtja, kes turistidega tegeleb, võib pakkuda nii ürituste teenust, ratsamatkade teenust, väljaõppe teenust jne. Oma ala eksperdid, nt sadulsepad ja



veterinaaariid, on tavaliselt keskendunud enda valdkonna tööle, kuna Eestis leidub selliseid professionaale vähe. Alaliikidest ainsatena pakutakse Eestis vähe hipoteraapiat, traavi- ja galopivõistlusi, polot, pararatsutamist (k.a võistlused). Üha rohkem inimesi, sh hobuste omanikke, huvitub hobustega nn maotööde tegemisest. Korraldatakse teemakohaseid seminare ning demonstreeritakse heinatöid, metsatöid ja põllutöid. Ühtlasi on hakatud tähelepanu pöörama ka hobutööjõu kasutamist pärandkultuurimaastikes, kas metsaraietel või niitude niitmisel. Õpitakse uuesti hoburiistade kasutamist ning taastatakse katkiseid, et neile uus kasutus anda.

### **3.2. Empiirilise uuringu tulemused**

Kuue kvalitatiivintervjuu põhjal saab öelda, et probleeme esineb üsna palju, ent ettevõtjad suudavad suurema osa neist ise ära hoida. Seni nende töös nii suuri probleeme ei ole olnud, et oma ettevõtmise üldse pooleli peaks jätma.

#### **Taust**

Uurides ettevõtjate tausta sõnus enamik intervjuueeritavatest, et nad teevad ratsamatku seetõttu, et see meeldib neile. Kolm intervjuueeritavat peab sellist ettevõtmist enda elustiiliks. Enamik ettevõtjatest alustas väiksemas mahus ning edu suurenedes laiendati ka ettevõtteid ning hobuste arvu. Algselt töötati kahjumiga, kuna reklaamikulud ja üleüldised pidamiskulud on suured. Osad neist on lõpetanud ka Järvamaa Kutsehariduskeskuses vastava eriala, ent paljud on oma kogemused saanud aastate jooksul tegutsedes. Kaks ettevõtjat töötab siiani kahjumiga, ent suveperioodil tehakse rohkem tööd, et kulud tasa teha. Üks intervjuueeritavatest maksab päris palju reklaamkulusid, et Google otsingumootoris end üleval pool esimeste valikute hulgas hoida.

#### **Ohutus ja riskide maandamine**

Kuna ratsamatkade juures on oluline matkaliste ohutus ning ettevõttepoolne riskide maandamine, siis sai intervjuueeritavate käest seda osa põhjalikult küsitud. Kõik intervjuueeritavad nõuavad klientidelt turvavarustuste kandmist matkadel. Kui turistidel neid ei ole, siis on ettevõtjatel endil varud, et neid turistidele anda. Kõik kinnitasid, et nad valmistavad oma hobused välja õpetades ette nii, et ka keerulisemates olukordades hobused

rahulikuks jääksid. Ainult üks intervjuueeritav lisas, et neil on kaskad vastavalt Euroopa Liidu nõuetele.

Hobuseid on raske välja õpetada ning kõik hoolitsesid selle eest, et turistid saaksid kõige kindlamad hobused ning et saatjad võtavad need hobused, kellel on vähem väljaõpet, et ka need hobused oma kogemuse saaksid. Enamik intervjuueeritavatest tunneb oma hobuseid hästi ning aastate pikkuse kogemuse tõttu oskavad nad valida, kes turistidest, millise hobuse saab. Hobuseid harjutatakse liiklusega, koertega ning liigutakse ka kohtades, kus võib olla kari- ja metsloomi, et hobused nende äkitselt ilmumise tõttu ei ehmuks.

Osadel on olemas kindlad reeglid, mida turistidele enne matkale asumist tutvustatakse. Kõige rohkem tehakse eeltööd turistide endi kohta, et saada teada nende kogemused ning valmisolek ratsamatkaks. Kaks intervjuueeritavat kontrollib enne ratsaretkele minekut piiratud aiaga platsil turistide ratsutamisoskust. Samuti ütles kaks neist, et nad valivad alati ratsagrupi tempo grupi kõige nõrgema järgi. Üks neist ütles, et ta saadab mõnda gruppi vankriga juhul, kui on näha, et grupis kõige nõrgemad ei jaksa sõita või ei tule metsas hobusega toime, et nad grupi edasist liikumist ei segaks. Seejuures antakse neile võimalus matk koos teistega lõpuni teha. Sama kehtib ka sel juhul kui kehakaalu tõttu ei ole turistile hobust anda.

Riske maandatakse ka varustust üle kontrollides nii enne matka kui pärast matka. Samuti kinnitas paar intervjuueeritavat, et kui selgub, et hobusele varustus enam ei sobi, siis kutsutakse vastav ekspert, kes varustuse sobivuse üle vaatab ja vajalikud parandused teeb. Kaks intervjuueeritavat kinnitas, et nad teevad oma töötajatele korraliku väljaõppe. Selleks kavandatakse aeg enne turismihoodaja algust ning tulevaste töötajatega käiakse kõik rajad läbi.

Osa intervjuueeritavatest kindlustab madalhooajal toimetuleku lisategevustega, mis tähendab, et nad pakuvad peale ratsamatkade teenust ka muid teenuseid. Paljud neist pakuvad ratsatunde nii kohalikele kui ümbruskonna inimestele, siiski peamiselt lastele. Osadel on ettevõtte juures ka ööbimisvõimalus ning sealhulgas pakuvad nad ka konverentside võimalust, toitlustust ning pidude pidamise võimalust. Neli intervjuueeritavat korraldavad vaheaegadel koolilastele ka laagris käimise võimalust. Kaks intervjuueeritavat ei tuleks ilma kõrvalharu, veisekarja kasvatamine, hakkama, kuna ettevõtte kulud, eriti hobuste pidamise, kulud võivad väga suured olla.

Üks intervjuueeritav nõuab oma teenuseid tarbivatelt turistidelt, et neil oleks tehtud endal reisikindlustus, mis kataks ka ratsaspordil juhtuvate õnnetuste kulud. Ühel intervjuueeritaval on olemas enda kindlustamiseks loodud paber, et turist on teadlik, et ratsamatkadel võib õnnetusi ette tulla ning need võivad mõningatel juhtudel vältimatud. Tehakse turistile kindlaks, et ta vastutab ise, kui temaga midagi juhtub. Teistel selliseid pabereid ei ole, aga enne matka tuletatakse inimestele meelde, et nad on iseenda vastutusel. Paar intervjuueeritavat, eriti kui on tegemist väiksemate lastega, tuletab lastevanematele meelde, et lapsed on lapsevanemate vastutusel. Ühel intervjuueeritaval on kaamerad olemas selleks puhuks nii talli juures kui ratsutamisplatsil.

Üks intervjuueeritav teeb koostööd piirkondlike ettevõtetega, et üksteise tegevusi toetada. Samamoodi käitutakse ka maaomanikega, uurides nende käest enne uute radade kasutusele võttu, kas nende maalt võib läbi sõita. Vastutasuks saavad maaomanikud kas ratsatunde või -matku või hobusesõnnikut väetamiseks. Kui toimub maaomaniku vahetus, siis käiakse ka uue maaomaniku jutul, et tulevikus probleeme vältida. Samamoodi käitub veel kaks intervjuueeritavat, kelle sõnul on enamik inimesi koostööaltid ning suhtuvad hobustesse heatahtlikult.

Paar intervjuueeritavat kinnitas, et nad kasutavad RMK hoole all olevaid radu mõistlikult. Nad sõidavad raja äärtes, mitte keskel, et hobuse kabjad radu ei lõhuks. Kui rajad on halvemas seisus ilmastikuolude tõttu, siis sõidetakse raja kõrval puhmastikus.

Üks intervjuueeritav on palunud endale rattavõistluste korraldaja kontakti, et nad ette teataksid, mil võistlused toimuvad, et ei tekiks konflikti ratturite ja matkajate vahel. Samamoodi aitab see õnnetusi ära hoida, sest enamik hobustest võib kartma hakata, kui korraga palju ratureid mööda peaks sõitma.

### **Teenuse kvaliteet**

Suur osa teenuse kvaliteedist on seotud riskide maandamise ja ohutusega. Kõik intervjuueeritavad annavad endast kõik, et nende teenus inimestele oleks võimalikult mugav ning et kliendid nende juurde tagasi pöörduks. Selleks on pööratud palju tähelepanu, et hobuste varustus – eriti sadulad oleksid mugavad ning et turistide kogemus matkal ei jääks varjutatuna halvadest tundidest, mis sai veedetud halvema kvaliteediga sadulas.

## Probleemid

Kuna ratsamatkade läbiviimine võib võimalike õnnetusjuhtumite ja sesoonse tegevuse tõttu raske olla, siis kõige rohkem pööras töö autor tähelepanu probleemide leidmisele. Kõige enam toodi välja 5 probleemi, millest on koostatud tabel probleemide kaupa intervjueeritavate põhjal. (Tabel 2)

**Tabel 2.** Hobuturismi ettevõtjate peamised probleemid

Probleem:	Intervjuu 1	Intervjuu 2	Intervjuu 3	Intervjuu 4	Intervjuu 5	Intervjuu 6
Kliendid valetavad oma oskuste kohta				x	x	x
Majanduskulud	x	x	x	x	x	x
Sesoonsus	x	x	x			
Hobustest tulenevad asjaolud	x	x		x	x	x
Klientidest tulenevad asjaolud	x	x	x	x	x	x

Kõige suuremaks probleemiks pidasid kõik intervjueeritavad majanduskulusid. Siia alla kuuluvad nii ettevõtmise juurde käivad kulud kui ka hobuste pidamiskulud. Peamised ettevõtmise juurde käivad kulud on raamatupidamiskulud ja reklaamkulud. Hobuste pidamiskulud on vesi; elekter; veterinaarkulud; rautamise ja värkimise kulud; sadulsepa kulud; hobutarvete, sh varustuse kulud; söödakulu, sh heina või silo tegemise kulud. Need kulud, eriti veterinaarkulud, võivad olla väga suured, mis võib anda väga suuri tagasilööke ning vahest ei saada kulusid ja tulusid tasa.

Üks intervjueeritavatest ütles, et ta töötab kahjumiga, sest talveperioodil sissetulek peaaegu puudub ning suvel ei saa ka kõiki kulusid tasa teha. Ta mainis, et see on tema elustiil ning tegevus, mis talle meeldib ning tänu enda abikaasale, saab ta oma tegevusega jätkata. Samuti mainis üks intervjueeritavatest, et teeb seda tööd vaid suveperioodil, kuna see on tema elustiil. Talvel käib ta oma valdusi üle vaatamas, aga mingit tegevust madalhooajal ta mõttekaks ei pea. Samamoodi on tal võimalik nii jätkata, kuna tal on olemas põhitöö, mis kõik kulud tasa aitab teha. Ta tõi välja ka, et kuna ta asub saare peal, siis tihtipeale on tema veterinaarkulud suured just selle tõttu, et ta peab hobust väga kaugele transportima, et abi saada.

Suuruselt teine probleem on, et ratsamatkade tegemine on sesoonne tegevus, mis haakub natukene ka esimesel kohal oleva probleemiga. Enamik intervjueeritavatest on enda jaoks välja töötanud lahendused hakkama saamiseks madalhooajal kui sissetulek on üsna väike või olematu. Paar intervjueeritavat ütles, et ettevõtte tegeleb veisekasvatusega, mis aitab hobuste pidamiskulusid tasa teha. Enamik intervjueeritavatest on loonud endale tegevused madalhooajaks. Osad teevad jõuluteemalisi sõite nii hobuste, ponide kui vankritega, lisaks ka vastlapäeva sõidud ümbruskonna soovijatele. Samamoodi korraldab üks intervjueeritav vaheaegadel terve nädala jooksul lastelaagreid, kus lapsed saavad tutvuda nii hobuste kui talus elavate muude loomadega. Üks intervjueeritav võimaldab enda juures ka firmapidusid korraldada, mistõttu on neil isegi talvel suhteliselt palju tegevusi ja ka sissetulekut. Üks intervjueeritav käib hobustega ka laatadel nii vankri kui hobusesõite tegemas.

Suuruselt kolmandal kohal olevaid probleeme on mitu, mida kõik intervjueeritavad välja tõid - kindlustus; turistide valetamine oma oskuste kohta; hobustest tulenevad asjaolud ning inimestest tulenevad asjaolud. Intervjueeritavate põhjal haakuvad kolm viimast omavahel, kuid nad on siiski oma olemuselt natuke erinevad.

Hobuste kindlustamise tõid kõik välja, aga selles ei nähtud suurt probleemi, et seda olemas ei ole. Mainiti, et see võiks olemas olla, ent selle praegune tasuvus on kaheldav. Eestis pakub hobuste kindlustust vaid üks ettevõtte, ent selle enamik tingimusi on ebasoodsad ning kogukulud läheksid kallimaks kui kindlustuse kattuvuse osa. Intervjueeritavad enda tegevust kindlustada ei saa, sest enamikel juhtudel on vastutajaks siiski hobuse omanik, mida mainis ka enamik intervjueeritavatest. Samuti ei ole nende arvates selge see, mis osa tegevusest peaks kindlustatud olema ning mis asjaoludel lõplikult süüdi ei jäädaks. Siimaani ei ole ükski intervjueeritavatest sellega ka kokku puutunud.

Tõsisem probleem on, et turistid valetavad sageli enda oskuste kohta, sest ainuüksi telefoni või meili teel ei ole võimalik kindlaks teha, milline on inimese varasem kokkupuude hobustega. Intervjueeritavad küll ütlesid, et nad uurivad enne matkale minekut inimeste käest nende varasemat kokkupuudet hobustega ning nende üleüldist ratsutamisoskust, kuid tegelikkuses suur osa neist valetab end paremaks. Osa intervjueeritavatest ütles, et nad on sellega juba arvestanud kogemuste põhjal ning pigem alahindavad oma kliente, et suuremaid õnnetusi ära hoida. Paaril juhul sõideti kiiremas tempos, kuna inimesed väitsid, et nad saavad hakkama ja oskavad isegi kõige kiiremat allüüri, galoppi, sõita. Tegelikkuses selgus juba

traavi tegemise ajal, et seda ei osata ning paaril juhul lõppes see ka õnneliku kukkumisega, kus tõsisemaid vigastusi ei saadud.

Sellega haakub ka probleem, mis tuleneb otseselt inimesest ning mis mõjutab hobust. Paljud intervjuueeritavad mainisid, et kui inimene ise hakkama ei saanud hobusega, kuna ta oma oskuste kohta valetas, siis hobune kasutas võimalust ning paljudel juhtudel hobune kas paneb pea alla või teeb midagi muud ootamatut, mis ratsaniku tasakaalust välja viib, mis omakorda enamikel juhtudel maha kukkumisega lõpeb. Hobusest tulenevaid asjaolusid on palju, kuna nad on isemõtlevad olendid ning intervjuueeritavadki mainisid, et kõiki olukordi ei ole võimalik ette näha, küll aga tuleb koheselt reageerida, kui midagi juhtub või on juhtuma hakkamas. Enamasti on neil endi sõnul kõigil head kogemused, mistõttu suudetakse nii mõnigi maha kukkumine või äkilised jooksusööstud ära hoida.

Suuruselt neljandal kohal on samuti mitu probleemi, mida intervjuueeritavad esile tõstsid - õnnetused, metsloomad, autoliiklusega seonduv, inimeste nõrk füüsis, korraliku väljaõppe ja koostöövõrgustiku puudumine. Need probleemid ei ole nii tõsised kui eelnevad, ent siiski on need väga olulised kitsaskohad intervjuueeritavate sõnul. Mõni intervjuueeritav ütles, et neil ei ole ühtegi tõsist õnnetust veel juhtunud, kuna neil on pikaajaline kogemus ratsamatkade korraldamisega. Siiski üks ütles, et neil on üks tõsisem ning suisa kiirabi vajanud õnnetus juhtunud. Sel juhul oli probleemiks abi kauge tulemine ning helistamine ja õnnetuse asukoha täpsustamine.

Mõnel juhul võisid metsloomad ettearvamatuid olukordi tekitada, seda mainis vaid mõni intervjuueeritav kui suurem probleem, mis võib edasiste õnnetusteni viia. Suuremaks probleemiks peeti autoliiklusega seonduvat, kuna kõigi intervjuueeritavate sõnul, ei ole Eestis korralikku liikluskultuuri ning autokoolides ei õpetata inimesi käituma olukordades, kui tee peal juhtub ette üks ratsamatkal olev seltskond. Paljud kiirendavad autosõitu märguannetest hoolimata ning osa laseb ka signaali, mis ehmatas hobuseid ning võib õnnetuid olukordi tekitada. Üks intervjuueeritav lisas, et paljud autojuhid ei tea, et nad on kohustatud andma teed hobustega sõitvatele inimestele, kui tee on kitsas või nad on seltskonnaga silda ületamas. Ühel juhul trügis auto kitsa silla peale, tekitades olukorra, kus hobune oli surutud väiksele alale silla ja auto vahele. Enamik hobuseid olid paanikasse minemas, ent kuna ratsaretke juht oskas rahulikuks jääda ning enamik inimesi, kes tal kaasas olid, olid oskajad sõitjad, siis suuremat õnnetut olukorda sellest ei tulnud. Lisaks olid hobused ka autodega harjunud, ent sellises olukorras ei tea kunagi, mida hobune teha või mõelda võib. Samuti

mainis üks intervjuueeritavatest, et lisaks autojuhtidele tekitab tema jaoks keerulisi olukordi ka mootorrattajuhid. Nad kasutavad RMK radu sõitmiseks, mida kasutatakse ka ratsamatkade ajal ning tihtipeale rikuvad mootorrattajuhid teed ära, mistõttu enamasti süüdistatakse selles hobustega sõitjaid. Juhtidega rääkimine ei pidavat selles osas aitama ning korra sõitsid nad ka hobustest lähedamalt mööda.

Paar intervjuueeritavat mainis, et nende tegutsemisaastate jooksul on nad märganud, et inimese üldine füüsis on nõrgem kui 10-15 aastat tagasi. See tähendab, et nad ei saa pikemaid matku ette võtta, kuna inimesed lihtsalt ei jaksa füüsiliselt matka läbi teha. Mõnel juhul on märgata seda ka lühemate matkade puhul. Lisaks mainis paar tükki, et Eestis ei saa korralikku väljaõpet ning väljaõppe asutuse ning ratsamatkade ja hobuturismi tegijate vahel ei ole koostööd, kuna kool ei lase enda õpilastel väiksemate tegijate juurde praktikale minna. Samas on paljud väiksemad tegijad suurema kogemusega, kuna nad on palju aastaid, mõnel juhul, välismaal töötanud ning kogemusi lihvinud. Mõlema intervjuueeritava sõnul on väljaõppe puudulik ning turismi osa puudutatakse koolis vähe. Lisaks lõpetab selle kooli alustanute arvu kohta väga vähesed, kellest enamik suundub välismaale tööle.

Mõni lisas veel probleeme, mida teised ei maininud, ent mis võivad siiski märkimisväärsed olla: pabulad, helikopter ja droonid, väiketegija versus suurtegija, putukad, töötajad, maaomanikud, abi kaugel, keeruline asukoht, tühised situatsioonid, kiuslikud naabrid, rajad, kartus, toetused, varustus, majanduslangus. Ühel intervjuueeritaval oli tõsine probleem kiuslike naabritega, kuna need kaebasid kogu aeg valda, et hobuseid koheldakse halvasti ning hobusepabulad on igal pool. Hobuse pabulatega oli probleeme veel paaril intervjuueeritaval, ent suurtel teedel ja asulates nad hoolitsevad ise selle eest, et need sinna maha ei jääks. Ühel juhul kaevati valda, et hobusepabulad vedelevad metsaradadel, kus inimesed jalutamas käivad. Paar intervjuueeritavat mainis, et väiketegija on raskem olla kui suurtegija, kuna suurematel on kindlustatud kindel kliendibaas ning firmad, kes sinna turiste toovad. Samas üks leidis, et see võib ka halb olla, sest töö ning teenuse kvaliteet võib seejuures alla käia. Väiketegija peab ise suuremas osas kogu reklaami ning mainekujundamise ära tegema, et kindlustada klientide tagasitulek. Putukad on suuremaks probleemiks suvel, kuna osa hobuseid võib seetõttu närviliseks muutuda ning ratsaniku tasakaalust välja viia. Ühel intervjuueeritaval oli kogemus, kus droonid ehmatasid hobuseid, kuna need teevad hobuste jaoks suure parmlase moodi häält, mida hobused seostavad parmu poolt hammustamise saamisega. Samuti võib üle lendav helikopter hobuseid ehmatada, sest nad ei näe müraallikat. Intervjuueeritav lisas, et tühisest situatsioonist turisti ja hobuse vahel

võib tulla suurem õnnetus, kui sellele koheselt ei reageerita. Üks mainis, et toetused on liiga väiksed ning et neid võiks riigi poolt rohkem olla, et selliseid tegevusi rohkem toetada. Kui intervjuu käigus sai mainitud Eesti Hobumajanduse Liitu, siis sellisest organisatsioonist ei olnud kuulnud neist üheski. Küll aga mainis üks ettevõtjatest, et Eestis võiks olla selline organisatsioon, mis ka hobuturismi pakkujaid koondaks.



## 4. ARUTELU

Uurimustöö keskendus pigem probleemide leidmisele, kuna töö autor näeb, et see on põhjus, miks Eestis on vähe tegijaid ning miks on hobuturismi valdkonda vähe uuritud. Sarnaselt teoreetilise osaga, on seda valdkonda ka mujal riikides üsna vähe uuritud. Kõige rohkem on seda uuritud Islandil ning õnnetusjuhtumeid on kõige rohkem uuritud Uus-Meremaal. Töö autor tegi tabeli hobuturismi valdkondade kohta, et hobuturismi üleüldist mitmekesisust näidata. Tabelit saab edaspidi ka mõnes muus uurimustöös kasutada või selle mitmekesisust tutvustada tabeli abil mõnele valdkonda mitte tundvale inimesele.

Kuue intervjuu põhjal ei ole võimalik teha üldistust terve Eesti kohta, ent sarnane probleem esines Eestis tehtud hobumajanduse kaardistamise rakendusuuringu, sest paljud inimesed ei soovi rääkida nendest asjadest, mis halvasti on. Sama leidis kirjanduslikus ülevaates, kus paljud autorid tõid välja, et nende riigis ei leidu uurimustöid sellel teemal. Paralleeli võib tõmmata ka Islandil 2008. aastal avaldatud uuringus, kus inimesed ei soovinud avalikult probleemidest ja riskidest rääkida, sest see tekitas ebamugavustunnet. Kohati esines seda ebamugavustunnet ka Eesti ettevõtjaid intervjuerides.

Eesti uuring keskendus pigem ratsaspordile ning hobuturismi sektorit puudutati vähe. Natuke rohkem uuriti hobuturismi sektorit aga Eesti loodusturismi pakkumise uuringus. Siiski on vähe teada Eesti hobuturismi seisukorrast, kuna meil puudub hobuturismi koondav organisatsioon, kel oleks sellest ülevaade. Eesti Hobumajanduse Liit võiks selliseid ettevõtteid koondada, ent selle liidu tegevuse kohta leidub väga vähe informatsiooni ning paljud intervjueeritavatest polnud sellisest organisatsioonist kuulnud. Samas leidsid mõned intervjueeritavad, et Eestis võiks taoline organisatsioon olemas olla, kes ettevõtteid toetaks ning ühendaks neid ettevõtteid ka koostööle. Samuti mainisid mõned ettevõtjad, et Eesti riik võiks hobuturismi ettevõtjaid rohkem toetada, sest nende meelest on toetuste summa liiga väike.

Hobuturismi väljaõpet Eestis otseselt õppida ei saa, vähemalt sellisel kujul mitte, nagu seda on teistes riikides (Saksamaa, Island jne). Osad intervjueeritavatest tõid selle ka välja ning mõni arvas, et Järvamaa Kutsehariduskeskus võiks lubada koostööd ka väiksemate

ettevõtjatega, kuna osadel neist on hobuturismiga rohkem kogemusi. Samas võib tõdeda, et õppimine selles koolis ei tundu väga jätkusuutlik, kuna alustanute arvu kohta lõpetavad hobuhooldaja eriala väga vähesed. Ilmselt peaks selles koolis parandama, kas õppekava või lubada koostöö ka väiksemate ettevõtetega, et Eesti hobuturismi tegijate järeltulev põlvkond oskaks oma tööd teha professionaalselt.

Klientide turvalisus oli kõigile ettevõtjatele väga oluline, kuna see hoiab suuremad õnnetuste toimumise riskid ära. Euroopa Liidu nõuetele vastavad märgistega kaskad olid vaid ühel ettevõttel. Siiski ka teised ettevõtjad tagasid oma klientidele parima turvavarustuse olemasolu. Mõnel juhul anti klientidele, kes väga hästi ratsutada ei osanud, turvavestid selga, et nende viga saamine maha kukkumisel oleks ohutum. Sarnaselt kirjandusliku osaga mainisid kõik intervjuueeritavad, et hobuste väljaõpe peab olema põhjalik, eriti kui neid algajatele matka jaoks anda. Samuti tehakse selgeks reeglid või tavad enne matkale minemist, mida kõik järgima peaksid, et matk turvaliselt läbitud saaks. Kuigi alati tuleb ette ka juhiste mittejärgimist, mis võib ka mõne õnnetusjuhtumini viia nagu selgus Uus-Meremaal eri aastatel läbi viidud uuringus. Eestis ei ole nii suuremahulist uurimustööd veel keegi teinud. Paljudel juhtudel tuletatakse klientidele meelde, et nad on iseenda vastutusel kui midagi matka jooksul juhtuma peaks. Suureks probleemiks sarnaselt Uus-Meremaal tehtud uuringutega, oli klientide endi liigne enesekindlus ning valetamine oma oskuste kohta või oma oskuste ülehindamine. Intervjuude põhjal võib arvata, et ettevõtjad teevad siiski head eeltööd uurimaks, klientide kogemust seoses hobuste ja ratsutamisega. Mõnel juhul ollakse ka ettevaatlikud ning pigem seetõttu alahinnatakse klientide oskuseid.

Sarnaselt Islandi 2015. aasta uuringuga on ka Eesti ettevõtjate meelest ohuks liiklemine suuremate teede ääres. Eestis ei õpetata autokoolides liikluskäitumist sel juhul kui autoga sõites peaks teel olema ka hobustega liiklejad. Osad autojuhid ei oska arvestada hobustega liiklejatega ning tekitavad seetõttu ohtlikke olukordi kõigile selles situatsioonis olevatele osapooltele. Siinkohal peaks tegema ettepaneku autokoolidele, et nad pööraksid edaspidi tähelepanu ka sellele, et tulevastele autojuhtidele rääkida, kuidas käituda kui teel sõidetakse hobustega. Teavitustööna saaks teha ka sellekohase artikli ning seda sotsiaalmeedias jagada, et see jõuaks võimalikult paljude autojuhtideni.

Intervjuude käigus selgus, et klientide reisikindlustust, mis katab ära ka aktiivse spordi, sh ratsaspordi, olemasolu nõuab vaid üks ettevõtja. See hoiab ära kõik õnnetusjuhtumi järgsed probleemid, sest enamikel sellistel juhtudel jääb süüdlaseks siiski hobuse omanik. Ühelgi

ettevõtjal ei ole kindlustatud ka hobused, kui õnnetused peaksid juhtuma ja süü peaks laskuma kliendil. Seda suures osas seetõttu, et Eestis pakub kindlustust ainult üks firma ning paljude ettevõtjate meelest on see liiga kulukas ning tingimused liiga halvad. Ilmselt enda tegevuse kindlustamine sellise ettevõtmise juures on siiski keeruline ning tähelepanu peaks tõesti pöörama pigem õnnetuste ära hoidmisele kui hiljem tagajärgede kaotamisega. Õnneks Eesti ettevõtjad pööravad riskide maandamisele piisavalt tähelepanu.

Probleemid maaomanikega ei ole märkimisväärsed. Tehakse koostööd nendega, kelle maa pealt rajad lähevad. Konflikte on esinenud vaid mõne üksiku inimesega, kes on kaevanud RMK radade halva seisukorra tõttu (jalgratturid) ning hobuse pabulate tõttu teedel (jalakäijad, kohalikud elanikud). Siiski kasutatakse radu mõistlikult ning Eestis ei ole keelatud radadel sõita. Intervjueeritud ettevõtjad siiski ütlesid, et avalikes kohtades (asulateed, rannad jne) koristatakse pabulad siiski ära, et need ei häiriks teisi radadel liikujaid. Kirjanduslikus osas kirjeldatud ratsutamiseks ettenähtud radasid Eestis ei leidu. Küll aga on olnud samalaadseid kokkupõrkeid nagu Ameerika ning Islandi uuringutes – off-road sõitjad, sh mootorratturid, kasutavad RMK radu, mis tegelikkuses ei ole Eestis lubatud ning seetõttu on olnud konflikte teiste radade kasutajatega (jalgratturid), kes süüdistavad selles osas hoolimatuid ratsamatkajaid. Osa ettevõtjaid valib seetõttu radu hoolikalt, et neid mitte ära lõhkuda.

Kuigi ratsamatkade läbiviimisel esineb palju riske ja probleeme, suudetakse need suuremas osas ära hoida. Mõned Eesti ettevõtjad on sarnaselt Islandil tehtud 2015. aasta uuringu kohaselt pigem elustiili laadse ettevõtte omanikud. Sama lausus ka intervjuu käigus kaks inimest. Samamoodi leidub Eestis ettevõtjaid, kes on suutnud oma ettevõtte suuremaks ja sissetuleku poolest tasuvamaks muuta. Siiski ei suudeta ilma lisasissetulekuta majanduslikult toime tulla, kuna hobustega seotud kulud on suured. Enamik ettevõtjatest töötab aastaringi, aga on ka paar sellist, kes teevad rohkem tööd suveperioodil.

Teaduskirjanduse põhjal ei leidunud ühtegi probleemi droonide või putukatega. Intervjueerijad tõid need välja, sest mõningal juhul võivad nii putukad kui droonid teha hobused närviliseks, mis võib suurendada õnnetuse juhtumise riski.

Teoreetilises ülevaates sertifikaatide süsteem (IGEQ), millega Eesti ei ole liitunud. Samas on Eesti riik ka mastaabilt nii väike, et sellise sertifikaadi kasutusele võtt uue põlvkonna ettevõtjate ja ratsamatka juhtide välja koolitamiseks ei ole mõttekas. Seda ka sel põhjusel, et Eestist saadav hobuturismiga seotud haridus ei ole jätkusuutlik. Eestis on paljud ettevõtted

end sisse töötanud koos kindla kliendibaasiga, vähemalt intervjueeritavate põhjal, mis teeb turule uue tulija tuleku raskemaks. Kuigi Eestis on palju kasutamata potentsiaali, kuna loodusradu, mida saaks matkade tegemiseks kasutada, leidub palju. Lisaks ei tundu Eestis nii palju ratsamatkadega seotud inimesi nagu Austraalias või Ameerikas, sest Eestis tehtud intervjuude põhjal ei toonud keegi välja, et neid oleks matka ajal seganud teised matkajad või teised radade kasutajad. Enamik ettevõtjad, keda sai intervjueeritud, asusid Põhja-Eestis või Saaremaal. Ainult üks ettevõtja asus Lõuna-Eestis. Seega võiks Eestis potentsiaalselt olla rohkem hobuturismi ja ratsamatkadega seotud ettevõtteid ja inimesi. Muidugi peaks Eestis ratsamatkade ja hobuturismi valdkonda rohkem uurima, et teada saada täpsemat tegijate arvu ning turismis kasutatavate hobuste arvu.

## KOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureuse töö eesmärk oli anda ülevaade Eesti ratsamatkade hetkeolukorrast ning probleemidest, millega ettevõtjad kokku puutuvad. Bakalaureuse töö annab informatsiooni ratsamatkade hetkeolukorrast ja definitsioonist nii maailmas kui Eestis. Töö tutvustab ratsamatkade seisukorda Eesti ettevõtjate töökogemustest lähtuvalt. Samuti selgitatakse hobuturismi mõistet, näidates valdkonna mitmekesisust.

Kirjanduslikust ülevaatest selgus, et Eestis on hobumajandust, mille alla ka hobuturism kuulub, väga vähe uuritud. Peamiselt on Eesti hobuturismi kohta leitavad vaid kaks uuringut: hobumajanduse kaardistamise rakendusuuring ning loodusturismi pakkumise uuring. Mõlemas ei ole aga täielikku informatsiooni ratsamatkadega tegelevatest ettevõtjatest ega ka täpsemat arvu hobuturismis kasutatavate hobuste kohta. Hobumajanduse kaardistamise uuringust selgus, et isegi Eestis elavate hobuste täpne arv on teadmata. Samuti ei õnnestunud selles uuringus väga hästi kõiki hobuturismiga seotud ettevõtjaid või nende esindajaid intervjuuerida.

Uurimusküsimuste välja selgitamiseks olid poolstruktureeritud intervjuud nõus anonüümselt andma vaid 6 ratsamatkadega tegelevat ettevõtjat. Kõik intervjuueritavad, kes töös osalesid, olid mitmeaastaste kogemustega hobuturismis. Sotsiaalmeedia üleskutse ebaõnnestus ning paljud ettevõtjad ei olnud nõus intervjuud tegema või ei vastanud meilile. Intervjuudest selgus, et paljude jaoks on ratsamatkad sessoonne tegevus ning ilma lisategevusteta ei tuldaks majanduslikult toime. Mõnede ettevõtjate jaoks on sellised ettevõtted elustiili laadsed ning seetõttu töötab osa neist kahjumiga. Paljud ettevõtjad teevad head ennetustööd selleks, et ratsamatkadel ühtegi õnnetust ei juhtuks. Selleks uuritakse klientide tausta, eelkõige kogemust hobustega ning ratsutamisoskust, millesse suhtutakse ettevaatusega, kuna ettevõtjate kogemusest lähtuvalt, varjavad turistid enda tegelikku oskuseid ja kokkupuuteid hobustega. Osad turistid ülehindavad oma oskuseid ning seetõttu tekitavad nad ohtliku olukorra kõigile matka osalistele. Lisaks anti ülevaade hobuturismi mitmekesisusest tabeli kujul, et näidata valdkonna laiust. Tabeli põhjal saab öelda, et hobuturism kuulub korraga väga paljude erinevate sektorite alla - põllumajandus, tõuaretus, metsandus, hobumajandus, vaba aja turism, terviseturism ning sporditurism. Autor leiab, et Eestis on palju ettevõtjaid,

kes hobuturismiga tegelevad, ent kes ei ole huvitatud uurimustöodes osalemisest. Ettevõtjaid võiks toetada Eesti Hobumajanduse Liit, ent kuna selle tegevuse kohta ei ole informatsiooni eriti leida, siis autor kahtleb selle organisatsiooni pädevuses. Kindlasti peaksid autokoolid tähelepanu pöörama ka tulevaste autojuhtide käitumise koolitamisele, kui teel on hobustega sõitjad. Seda sel põhjusel, et väga palju autojuhte ei oska hobuste teel nägemise korral käituda, tekitades kõikidele osapooltele ohtliku olukorra.

## **SUMMARY**

### **Diversity and problems in Estonian horse based tourism formed on interviews with entrepreneurs**

The aim of the study was to find out what is the current situation of Estonian horseback riding tours and if there is any problems that operators have to face. The Bachelor's Thesis gives information about the current situation and definition of horseback riding tours in the world and in Estonia. The Thesis presents, based on the interviews with the operators the view of current situation in Estonia and problems, what operators have faced during their working years. Author also gives an overview of diversity of horse based tourism in Estonia.

Due to lack of local statistics and literature, the study is mainly based on the literature overview of the world's, mainly European countries, situation and researches of horseback riding tours or horse based tourism. There are only two researches done in Estonia – one about finding out horse based economy standings and the other was about nature based tourism offerings. Both researches doesn't represent the whole current situation about horse based tourism or horseback riding tours. In economy research was said that they couldn't ask a lot of operators, because they weren't interested to participate.

Finding answer to the aim of the Bachelor's Thesis was hard due to operator's lack of interest to give interviews, although it was known to be anonymous. The author managed to take 6 half structured interviews, mainly in northern part of Estonia (only one was taken in southern part). The call out in social media about the research for Bachelor's Thesis was unsuccessful and a lot of operators didn't want to meet or didn't even reply to the e-mails. The results of the interviews were interesting. For many operators it was lifestyle businesses and for all of them it was seasonal work, which required them extra income to cope with the expenses. A lot of them make good effort to find out customers previous experiences with horses in order to avoid any accidents that may come. They interact customers answers with caution, because they have seen during their working years that customers tend to lie about their

experiences. Some of the customers tend to do horseplay or show off to the others, which can lead to serious accidents. Horse based tourism tends to belong to a very different sectors: horse economy, forestry, agriculture, breeding, leisure tourism, sport tourism and health tourism. So the author gave an overview with a table, which is based on literature overview, interviews with entrepreneurs and authors own experiences in horse based tourism. This table gives information for those, who are unfamiliar with the subject and can be used as learning material.

In conclusion the author finds that Estonias horse based tourism is varied and there are many entrepreneurs, who doesn't want to cooperate for the reasearch. All the entrepreneurs, who gave the interviews were well experienced and operated for a lot of years. In addition there is one organization (Eesti Hobumajanduse Liit), which could bind horseback ridig tour operators and give them support in their businesses. However there isn't much information about this organization, so the author doubts the accuracy of this organization. Also driving schools could make extra effort to introduce to future drivers how to act when they come across with a bunch of riders. A lot of drivers don't know how to act around horses and riders on the road, which sometimes makes a really difficult and dangerous situation for all of the parties included.



## Kasutatud kirjandus

**Abbott, E., Newsome, D., Palmer, S.** (2010). A case study analysis of horse riding and its management in a peri-urban setting. Gold Coast, Queensland, Australia: CRC for Sustainable Tourism. 31 p.

**Beeton, S.** (1999). Hoofing It- On Four or Two Feet? Managing Multi-use Trails and Sites. *Current Issues in Tourism*. Vol 2, Issue 2-3, pp. 211-225.

**Bentley, T.A., Page, S.J., Laird, I.S.** (2000). Safety in New Zealand's Adventure Tourism Industry: The Client Accident Experience of Adventure Tourism Operators. *Journal of Travel Medicine*. Vol. 7, I. 5, pp. 239-246.

**Bentley, T.A., Page, S.J., Walker, L.** (2004). The Safety Experience in the New Zealand Adventure Tourism Operators. *Journal of Travel Medicine*. Vol. 11, Issue 5, pp. 280-286.

**Bentley, T.A., Page, S.J., Edwards, J.** (2008). Monitoring Injury in the New Zealand Adventure Tourism Section: An Operator Survey. *Journal of Travel Medicine*. Vol. 15, Issue 6, pp. 395-403.

Eesti Hobumajanduse Liit. (2018). [veebileht]

[https://www.facebook.com/pg/hobumajanduseliit/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/hobumajanduseliit/about/?ref=page_internal) (17.05.2018)

\***Györffy-Villám, A.** 2001. The reference book of equestrian tourism. Mezőgazda Kiadó. Budapest, viidatud: **Könyves, E., & Suta, E.** (2009). The importance of equestrian tourism enterprises in tourism destination management in Hungary. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce. Agroinform Publishing House*. Budapest, pp. 25–27, lk 25 vahendusel.

Hadlow College. (2018). Equestrian Studies. [veebileht]

[https://www.hadlow.ac.uk/courses/equestrian-studies/?gclid=Cj0KCQjw8YXXBRDXARIsAMzsQuXdkpqHMPMUD-E0hz9Tip8TGarQdiC97x7XH3mvaQhOWvzKII87z4IaAn7KEALw\\_wcB](https://www.hadlow.ac.uk/courses/equestrian-studies/?gclid=Cj0KCQjw8YXXBRDXARIsAMzsQuXdkpqHMPMUD-E0hz9Tip8TGarQdiC97x7XH3mvaQhOWvzKII87z4IaAn7KEALw_wcB) (17.05.2018)

Hàskolinn à Hòlum. (2018). Department of Equine Studies. [veebileht]

[http://www.holar.is/en/departments\\_of\\_equine\\_studies](http://www.holar.is/en/departments_of_equine_studies) (17.05.2018)

**Helgadóttir, G., Sigurðardóttir, I.** (2008). Horse-based Tourism: Community, Quality and Disinterest in Economic Value. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. Vol. 8, No. 2, pp. 1-17.

**Helgadóttir, G., Sigurðardóttir, I.** (2015). Riding High: Quality and Customer Satisfaction in Equestrian Tourism in Iceland. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. Vol.15, Nos. 1-2, pp. 105-121.

International Group for Equestrian Qualifications. (2012). Equestrian Tourism Instructor. [veebileht]  
<http://igeq.org/equestrian-tourism-instructor/> (17.05.2018)

Järvamaa Kutsehariduskeskus. (2018). Hobuhooldaja. [veebileht]  
<https://jkhk.ee/pages/erialad-ja-vastuvott/keskharidusnoudega/hobuhooldaja.php> (17.05.2018)

**Kaunismaa, I., Veemaa, J., Puolokainen, T., Varblane, U., Aksen, M., Eamets, R.** (2016). Hobumajanduse kaardistamine koos Eesti hobumajandust iseloomustavate mõõdikute määratlemisega. Tartu: Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusüuringute keskus RAKE.  
<https://www.agri.ee/sites/default/files/content/uuringud/2016/uuring-2016-hobumajandus.pdf>  
(17.05.2018)

Mecklenburg-Vorpommern. (2018). Fachkraft für Reittourismus. [veebileht]  
<https://www.tmv.de/fachkraft-reittourismus/> (17.05.2018)

**Ollenburg, C.** (2005). Worldwide structure of the equestrian tourism sector. *Journal of Ecotourism*. Vol. 4, Issue 1, pp. 47-55.

OÜ Consumetric. (2008). Eesti loodusturismi pakkumise uuring.  
[https://d3otexg1kysjv4.cloudfront.net/docs/2883437\\_eesti-loodusturismi-pakkumise-uuring.pdf](https://d3otexg1kysjv4.cloudfront.net/docs/2883437_eesti-loodusturismi-pakkumise-uuring.pdf)  
(17.05.2018)

Puhka Eestis koduleht. (2018). Ratsutamine. [veebileht]  
<https://www.puhkaeestis.ee/et> (17.05.2018)

**Sidali, K.L., Eggemann, M., Hartmann, L., Filaretova, O., Dörr, A.C.** (2013). Success factors of equestrian tourism: evidence from Germany. *Turistica*. Gen-Giu 2013, pp. 71-83.

**Schmudde, R.** (2015). Equestrian Tourism in National Parks and Protected Areas in Iceland – An Analysis of the Environmental and Social Impacts. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. Vol.15, Issue 1-2, pp. 91-104.

**Schneider, I. E., Earing, J., Martinson, K.** (2013). Revealing Motivations for and Conflicts Associated with Recreational Horseback Trail Riding. *Journal of Forestry*. Vol.111, No. 4, pp. 282-286.

**Zeverte-Rivza, S., Paula, L.** (2014). Innovations in the equine sector in Latvia. - *Economic Science for Rural Development*. No. 35. (Eds. Jakusonoka, I., Pilvere, I., Mazure, G., Freytag-Leyer, B., Viane, J., Öhlmer, B., Mickiewicz, A., Aleknevičienė, V. Zolin, B. M., Saether, A., Leibus, I.) Jelgava, pp. 246-254.

The Equestrian Index. (2018). Equine Colleges and Universities. [veebileht]

<https://www.equestrianindex.com/services/education/colleges-and-universities> (17.05.2018)

**Tynon, J.F., Harding, J.A., Chavez, D.J.** (1998). National recreation trails: an overview. In: Vogelsong, Hans G., comp, ed. *Proceedings of the 1997 Northeastern Recreation Research Symposium*. Radnor, PA: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Northeastern Forest Experiment Station., pp.. 225-227.

University of Guelph. (2018). Equine Studies Online. [veebileht]

<http://www.equinestudiesonline.ca/> (17.05.2018)

**White, L.,** (2011). The role of the horse in Australian tourism and national identity. Tourism and National Identities. *Tourism and National Identities: An International Perspective*. (Eds. Frew, Elspeth Ann and White, Leanne), Oxford: Routledge, pp. 65-76.

# LISAD

## Intervjuu

5 teemat: TAUST; RATSAMATKADE PROBLEEMID; TEENUSE KVALITEET;  
RISKID JA MAANDAMINE; OHUTUS

Toetavad küsimused:

1. Asukoht (taust)
2. Kaugus tõmbekeskustest (taust)
3. Milline on läheduses olev maastik? (taust)
4. Kui pikk kogemus? (taust)
5. Kui suur potentsiaal on hobuturismil loodusturismi seas? (Taust)
6. Mis on põhilised probleemid hobuturismi juures?
7. Mis on probleemid ratsamatkade juures?
8. Kuidas on tagatud ratsamatka ohutus?
9. Kuidas neid riske maandada?
10. Kuidas naabrid suhtuvad? Kas on olnud tülisid maakasutuse tõttu?
11. Milline on klientuur?
12. Kuidas end reklaamitakse? Kus reklaamitakse?
13. Kuidas tullakse toime madalhooajal? Kas on mingeid lisateenuseid?
14. Kas hobused on kindlustatud?
15. Milline võiks olla ühe hea ratsamatka kvaliteet?